Transport Canada

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

1984

ANNUAL REPORT

Canada

85-4082/

1984
ANNUAL
REPORT

Members of the Authority:

A. D. Latter
Chairman and Chief Executive Officer
(Appointment terminated December 9, 1984
Acting Pursuant to F.A.A.)

W. R. Anderson, Newcastle, New Brunswick
(Appointment terminated December 20, 1984)

J.J. Sutherland, South Nelson, New Brunswick
Sales and Traffic Consultant
(Appointed December 20, 1984)

G. E. Simmons, Halifax, Nova Scotia
(Appointment terminated December 9, 1984)

C.R. Worthington, Halifax, Nova Scotia
Steamship Agent
(Appointed December 9, 1984)

R.J. Kane, Saint John, New Brunswick
Steamship Agent
(Reappointed December 9, 1984)

P. Ennis, St. John's, Newfoundland
Marine Pilot

T.S. Goodyear, Grand Falls, Newfoundland
Professional Engineer (Civil)

D.R. Bell, Halifax, Nova Scotia
Marine Pilot

Executive Officers:

S. M. Keddy — To June 30, 1984

J.B. Kushner — From July 3, 1984
Corporate Secretary

M. R. McGrath
Treasurer

Administrative Officer:

C. L. Ball
Director of Operations

Address all correspondence to
Atlantic Pilotage Authority
Suite 1203
Bank of Montreal Tower
Halifax, Nova Scotia
B3J 1M5

Additional copies of this Report
are available from the
Atlantic Pilotage Authority
Price $3.00 each.

CHAIRMAN'S MESSAGE

January 1, 1985

The Honourable Don Mazankowski
Minister of Transport
25th Floor, Tower "C"
Transport Canada Building
Ottawa, Ontario
K1A 2N5

Dear Sir:

The Atlantic Pilotage Authority presents, as required, pursuant to Section 152 of the Financial Administration Act, our Annual Report for the calendar year of 1984.
During the year, the members of the Board held seven board meetings of two days each, as well as three telephone conferences on matters of urgent business.

In 1984, the Authority continued to follow the Federal Restraint Program.

Coming out of the six and five program in November of 1984, the Authority, still following the Restraint Program, increased its tariff in all compulsory pilotage areas, except the Port of Halifax, by four percent. In Halifax, as the traffic was on the increase and our forecasts indicated the Port pilotage could be run without a deficit at the end of 1985, only a two percent increase was approved for the Halifax tariff.

On January 12, 1984, the Authority put in effect a five percent increase in the non-compulsory pilotage areas, thus entering the second year of the six and five percent program. That tariff is still in effect at this time.

No tariff increases were appealed before the Canadian Transport Commission and thus no appearances were required before that body by the Authority.

The continued low volume of traffic, with the exception of Halifax, and the Restraint Program will put the Authority in a position where Parliamentary appropriations will be required for 1984 and possibly for 1985.

The Authority has reduced its person years and will continue to do so as traffic dictates. We will strive to continue to reduce pilot boat costs and, at the same time, provide industry with a safe, efficient pilotage service. Thus only when the Authority can resume levelling fair and reasonable tariffs without restraints will it again edge towards being financially self-supporting.

In 1984, the Atlantic Pilotage Authority negotiated two Collective Agreements. Each of the Agreements was for a two-year period commencing July 1, 1984. One Agreement was for administrative staff and deckhands with the Public Service Alliance of Canada and the other for pilot boat launchmasters with the Canadian Merchant Service Guild.

In 1985, the Authority will have to complete negotiations with the Canadian Merchant Service Guild for an Agreement with employee pilots, as their agreement expires in January, 1985.

In 1984, no pilots retired. Also in 1984, one pilot was employed in Cape Breton.

One pilot licence was cancelled, other than due to retirement. One pilotage certificate was issued and one pilotage certificate was cancelled because the holder no longer met the requirements.

The Board of the Authority consisted of seven members during the year. Two new members were appointed in December, 1984, for a three-year term to replace two members whose term appointments had expired. One other member was reappointed in December for three years.

The writer's term expired on December 9, 1984, and having refused a six-month reappointment, he has been instructed to continue his duties pursuant to the Financial Administration Act until either reappointed or advised of a successor.

You may be assured that in 1985, the Atlantic Pilotage Authority will, as in the past, continue every attempt to meet our obligations as established under the Pilotage Act while, at the same time, follow any policy directed to us by the Federal Government.

Yours sincerely,

A. D. Latter,
Chairman

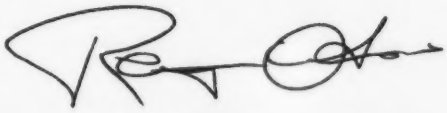
AUDITOR GENERAL'S REPORT

The Honourable Donald Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport

I have examined the balance sheet of Atlantic Pilotage Authority as at December 31, 1984 and the statements of operations, deficit, contributed capital and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at December 31, 1984 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with the Financial Administration Act and regulations, the Pilotage Act and by-laws of the Atlantic Pilotage Authority.



Raymond Dubois, C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
March 4, 1985

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet
as at December 31, 1984.

ASSETS

	1984	1983
Current		
Cash	$ 218,165	$ 439,476
Accounts receivable	691,233	661,106
Prepaid expenses	12,541	11,979
	921,939	1,112,561
Fixed, at cost (Note 3)	1,469,715	1,514,583
Less: accumulated depreciation	735,208	720,488
	734,507	794,095
	$ 1,656,446	$ 1,906,656

LIABILITIES

Current		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 282,846	$ 267,349
Due to Canada in respect of parliamentary appropriations	186,468	385,000
Obligation under capital lease agreements (Note 4)	71,558	65,917
Current portion of accrued employee termination benefits	14,188	27,416
	555,060	745,682
Long-term		
Accrued employee termination benefits	728,576	681,399
Obligation under capital lease agreements net of current portion (Note 4)	448,899	520,457
	1,177,475	1,201,856
	1,732,535	1,947,538

CONTRIBUTED CAPITAL AND DEFICIT

Contributed capital	845,503	771,971
Deficit	(921,592)	(812,853)
	(76,089)	(40,882)
	$ 1,656,446	$ 1,906,656

Approved by the Authority:

Chairman

Member

Secretary

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations
for the year ended December 31, 1984

	1984	1983
Income		
Pilotage charges	$ 5,826,312	$ 5,452,895
Interest and other income	32,798	27,394
	5,859,110	5,480,289
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	2,969,199	2,713,842
Pilot boats, operating costs	1,801,874	1,699,109
Staff salaries and benefits	391,148	305,508
Transportation and travel	239,173	210,728
Professional and special services	174,731	158,819
Rentals	131,662	119,395
Utilities, materials and supplies	75,888	81,387
Depreciation	73,686	78,364
Interest on capital leases	48,651	54,033
Communications	61,837	55,304
	5,967,849	5,476,489
Net income (loss) for the year	$ (108,739)	$ 3,800

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Deficit
for the year ended December 31, 1984

	1984	1983
Balance, beginning of the year	$ 812,853	$ 816,653
Net income (loss) for the year	(108,739)	3,800
Balance, end of the year	$ 921,592	$ 812,853

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Contributed Capital
for the year ended December 31, 1984

	1984	1983
Balance, beginning of the year	$ 771,971	$ 771,971
Parliamentary appropriations to finance		
Additions to fixed assets	1,974	-
Principal payments on capital leases	71,558	-
	73,532	-
Balance, end of the year	$ 845,503	$ 771,971

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Changes in Financial Position
for the year ended December 31, 1984

	1984	1983
Funds were provided from:		
Operations		
Net income (loss)	$ (108,739)	$ 3,800
Adjusted for items not requiring funds		
Increase in long-term accrued employee termination benefits	75,330	90,036
Depreciation	73,686	78,364
Gain on disposal of fixed assets	(333)	(1,336)
Funds provided by operations	39,944	170,864
Proceeds from the disposal of fixed assets	3,220	2,554
Parliamentary appropriations	73,532	-
Total funds provided	116,696	173,418
Funds were used for:		
Capital lease obligations	71,558	65,917
Decrease in long-term employee termination benefits	28,153	81,636
Additions to fixed assets	16,985	16,960
Total funds used	116,696	164,513
Increase in working capital	-	8,905
Working capital, beginning of year	366,879	357,974
Working capital, end of year	$ 366,879	$ 366,879

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements
December 31, 1984

1. **Nature of activities**

The Atlantic Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act. The objects of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair, reasonable and sufficient, together with any revenue from other sources, to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

2. **Significant accounting policies**

(a) Parliamentary appropriations

It has been the practice to recover operating deficits and capital expenditures, calculated on a cash basis, from parliamentary appropriations. Appropriations received by the Authority in excess of these amounts are reflected on the balance sheet under current liabilities as "Due to Canada in respect of parliamentary appropriations".

(b) Depreciation

Depreciation of fixed assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful life of the assets as follows:

Buildings	20 years
Pilot boats	20 years
Pilot boats under capital lease	25 years
Furniture and equipment	10 years

(c) Contributed capital

Amounts representing the values assigned to assets transferred to the Authority from Canada in 1972, the cost of capital assets and the principal portion of payments made under capital lease agreements and financed from parliamentary appropriations are shown as contributed capital.

(d) Capital leases

The Authority leases three pilot boats from Canada under long-term financing leases. Under the terms of the lease agreements, the Authority assumes the rights and obligations of ownership. As a result, the leases are treated as purchases and the principal portion of lease payments is capitalized and depreciated over the estimated useful lives of the boats. The corresponding liability is reduced by the principal portion of lease payments and the interest portion is expensed in the year to which it relates.

(e) Pension plan

All employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. Contributions with respect to current service are expensed in the current period. Contributions with respect to past service benefits are expensed when paid, generally over the remaining years of service of the pilots.

(f) Employee termination benefits

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

3. **Fixed assets**

	1984			1983
	Cost	Accumulated Depreciation	Net	Net
Land and buildings	$ 1,450	$ 1,000	$ 450	$ 450
Pilot boats	378,490	269,603	108,887	131,857
Pilot boats under capital lease	964,000	389,600	574,400	612,960
Furniture and equipment	125,775	75,005	50,770	48,828
	$1,469,715	$735,208	$734,507	$794,095

4. **Capital lease agreements**

The Authority leases three pilot boats under long-term financing leases. The payments required under the leases are as follows:

		1984	1983
9 3/8%	lease agreement, due April 1991, payable in blended annual payments of $54,785	$383,500	$438,285
8%	lease agreement, due October 1989, payable in blended annual payments of $31,077	155,382	186,459
8%	lease agreement, due November 1989, payable in blended annual payments of $31,077	155,382	186,459
	Total lease payments	694,264	811,203
	Less: amount representing interest	173,807	224,829
	Principal amount of capital lease	520,457	586,374
	Less: current portion	71,558	65,917
	Principal amount of capital lease agreements net of current portion	$448,899	$520,457

The following is a schedule of minimum lease payments under the capital leases expiring October 1989 to April 1991.

	1984	1983
Year ending December 31		
1984	-	$116,939
1985	116,939	116,939
1986	116,939	116,939
1987	116,939	116,939
1988	116,939	116,939
1989	116,939	116,939
Aggregate due after 1989	109,569	109,569
Total minimum lease payments	$694,264	$811,203

Upon maturity of the leases, the Authority has the option to purchase each of the boats for $1.

5. **Pension plan**

Under provisions of the Pilotage Act, pilots may choose to become employees of the Authority and become entitled to count service prior to becoming an employee as pensionable under the Public Service Superannuation Act. For pilots who have elected to purchase pension benefits with respect to past service, the Authority is required to match the employee contribution. Total past service pension expense was $19,234 in 1984 ($23,989 — 1983). The estimated unfunded past service pension contribution with respect to these employees was approximately $152,000 at December 31, 1984 ($176,000 at December 31, 1983) and will be funded over the remaining years of service of the pilots, or the terms of purchase whichever is the lesser.

6. **Related party transactions**

The Canadian Coast Guard, through its Vessel Traffic Service Centres in Nova Scotia, New Brunswick and Newfoundland, provides a pilot dispatching service to the Authority without charge.

7. **Income tax**

Under the provisions of the Income Tax Act, the Authority is not subject to income tax.

8. **Comparative figures**

Certain of the 1983 figures have been reclassified so as to conform with the presentation adopted in 1984.

9. **Subsequent event**

A ship, while under the conduct of a licensed pilot of the Atlantic Pilotage Authority grounded on January 17, 1985, and eventually sank. No loss of lives resulted.

In the opinion of management and legal counsel of the Atlantic Pilotage Authority, and as provided in Section 29 of the Pilotage Act, no liability exists and no provision has been recorded in the accounts regarding this incident.

As of the date of these financial statements no claim has been established or responsibility ascertained and an estimate of any loss that may arise cannot be made.

10. **Contingencies**

On June 14, 1984, a ship, while under the conduct of a licensed pilot of the Atlantic Pilotage Authority struck a bridge in Newcastle, N.B., causing damages.

The pilot has been named as a Defendant regarding this incident and under Section 30 of the Pilotage Act, his maximum liability is one thousand dollars.

In the opinion of management and legal counsel of the Atlantic Pilotage Authority, and as provided in Section 29 of the Pilotage Act, no liability exists and no provision has been recorded in the accounts regarding this incident.

PILOTAGE AREAS

All Canadian waters in and around the Provinces of Nova Scotia, New Brunswick, Newfoundland and Prince Edward Island including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec with 1980, 1981, 1982, 1983 and 1984 assignments.

Nova Scotia	**1980**	**1981**	**1982**	**1983**	**1984**
Halifax	4398	4609	3858	4377	4971
Canso	915	943	1016	893	821
Sydney	543	546	437	483	435
Bras d'Or	249	227	171	235	
Pugwash	155	153	178	96	124
Other N.S.	115	154	163	155	146
New Brunswick					
Saint John	2720	2452	1923	1836	1812
Miramichi	214	417	236	196	214
Restigouche	219	209	196	218	195
Other N.B.	52	62	55	43	40
Newfoundland					
St. John's	3100	2679	1999	2126	1985
Holyrood	117	111	103	95	65
Clarenville	47	33	24	29	25
Come by Chance	8	2	4	3	2
Humber Arm	357	364	304	287	264
Stephenville	33	65	89	115	107
Bay of Exploits	375	287	260	243	261
Prince Edward Island					
Charlottetown	224	218	211	197	185
Summerside	55	28	55	78	50
Other P.E.I.	13	6	9	24	13
Quebec					
Chandler	43	61	52	52	70
Coastal and Other Port Areas	476	306	274	274	305
	14428	13932	11617	11993	12325

Transports Canada

Administration de Pilotage de l'Atlantique

RAPPORT ANNUEL

1984

Canada

RAPPORT ANNUEL 1984

Membres de la Direction:

A. D. Latter
Président du Conseil d'Administration et
Directeur Général.
(Nomination prenant fin le 9 Décembre 1984)
(Agissant Conformément au F.A.A.).

W.R. Anderson, Newcastle, Nouveau Brunswick.
(Nomination prenant fin le 20 Décembre 1984).

J.J. Sutherland, South Nelson, Nouveau Brunswick
Consultant aux Ventes et au Traffic.
(Nommé le 20 décembre 1984)

G.E. Simmons, Halifax, Nouvelle Ecosse
(Nomination prenant fin le 9 Décembre 1984)

C.R. Worthington, Haiifax, Nouvelle Ecosse.
Agent de navires.
(Nommé le 9 Décembre 1984)

R.J. Kane, Saint-John, Nouveau Brunswick
Agent de navires.
(renommé le 9 décembre 1984)

P. Ennis, St.-John's, Terre Neuve
Pilote de la marine.

T.S. Goodyear, Grand Falls, Terre Neuve.
Ingénieur Civil

D.R. Bell, Halifax, Nouvelle Ecosse
Pilote de la Marine

Officiers de l'Executif:

S. M. Keddy — jusqu'au 30 Juin 1984.

J.B. Kushner — depuis le 3 Juillet 1984
Secrétaire de la Corporation

M. R. McGrath
Trésorier

Officer administratif:

C. L. Ball
Directeur des Opérations

Adresser toute correspondance à:
Direction du Pilotage de l'Atlantique
Suite 1203
Bank of Montreal Tower
HALIFAX, Nova Scotia
B3J 1M5

Des Copies additionnelles
de ce rapport sont disponibles à:
Direction du Pilotage de
l'Atlantique
Prix: $3.00 par copie

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le 1er janvier 1985

L'honorable Don Mazankowski
Ministre des Transports
25e étage
Tour "C"
Immeuble Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 2N5

Monsieur le Ministre,

Ainsi que l'exige l'article 152 de la *Loi sur l'administration financière*, l'Administration de pilotage de l'Atlantique présente son rapport annuel pour l'année civile 1984.

Au cours de l'année, le Conseil d'administration a tenu sept réunions de deux jours chacune et trois conférence téléphoniques d'urgence.

En 1984, l'Administration a continué de se conformer au programme fédéral de restrictions. Même si le programme de plafonnement des majorations à six et cinq pour cent a pris fin en novembre 1984, l'Administration, toujours en accord avec le programme de restrictions, a majoré ses tarifs de quatre pour cent dans toutes les zones de pilotage obligatoires, à l'exception du port d'Halifax. Comme le trafic était à la hausse à Halifax et que, selon ses prévisions, l'Administration pouvait assurer le service de pilotage dans cette zone sans qu'il n'y ait de déficit à la fin de 1985, elle a décidé de limiter la majoration de tarif à deux pour cent dans ce cas.

Le 12 janvier 1984, au début de la deuxième année du programme de plafonnement à six et cinq pour cent, l'Administration a adopté une majoration de cinq pour cent dans les zones de pilotage non obligatoires. Le tarif établi à ce moment est toujours en vigueur.

Il n'y a pas eu de contestation de tarifs et, par conséquent, l'Administration n'a pas eu à se présenter devant la Commission canadienne des transports.

Le faible trafic dans les zones de pilotage autres que celle d'Halifax et le programme de restrictions obligeront l'Administration à demander des crédits parlementaires pour 1984 et peut-être pour 1985.

Le nombre d'années-personnes a été réduit et le sera de nouveau si le trafic continue de baisser. L'Administration s'efforcera de réduire encore plus le coût d'exploitation des bateaux-pilotes tout en assurant à l'industrie un service de pilotage sûr et efficace. Toutefois, l'indépendance financière de l'Administration ne pourra être à nouveau possible que lorsque cette dernière pourra recommencer à fixer, sans restrictions, des tarifs justes et raisonnables.

En 1984, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a négocié deux conventions collectives qui ont pris effet le 1er juillet 1984 pour une période de deux ans dans chaque cas. Les négociations ont eu lieu d'une part avec l'Alliance de la Fonction publique, pour le personnel administratif et les matelots de pont, et d'autre part avec la Guilde de la marine marchande du Canada, pour les capitaines de bateaux-pilotes.

En 1985, l'Administration devra conclure un accord avec la Guilde de la marine marchande du Canada pour les capitaines employés, dont la convention collective expire en janvier 1985.

Au cours de l'année, aucun pilote n'a pris sa retraite et l'Administration a engagé un pilote au Cap-Breton. Un permis de pilotage a été annulé pour une raison autre que le départ à la retraite du titulaire, un certificat de pilotage a été émis et un autre a été annulé parce que le titulaire ne répondait plus aux exigences.

Pendant l'année, le Conseil d'administration était composé de sept membres. En décembre 1984, deux nouveaux membres ont été nommés pour une période de trois ans, en remplacement de deux membres dont les mandats avaient pris fin. De plus, le mandat d'un des membres a été renouvelé en décembre pour trois ans.

Le mandat du président est expiré depuis le 9 décembre 1984. Celui-ci ayant refusé un renouvellement pour une période de six mois, il continuera à remplir ses fonctions conformément à la *Loi sur l'administration financière* jusqu'à ce que sa nomination soit renouvelée ou qu'il soit informé du choix d'un successeur.

En 1985, l'Administration de pilotage des l'Atlantique continuera, comme par les années passées, à s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de la *Loi sur le pilotage*, tout en se conformant à toute politique du gouvernement fédéral la concernant.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Président,

A.D. Latter

RAPPORT DU VERIFIC ATEUR GENERAL

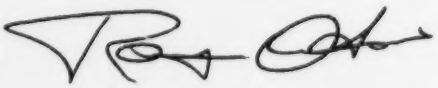
L'honorable Donald Mazankowski, C.P., député
Ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 1984 ainsi que les états des résultats, du déficit, du capital d'apport et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 décembre 1984 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et aux règlements administratifs de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Pour le vérificateur général du Canada



Raymond Dubois, C.A.
Sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 4 mars 1985

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Bilan au 31 décembre 1984

ACTIF

	1984	1983
À court terme		
Encaisse	$ 218,165	$ 439,476
Débiteurs	691,233	661,106
Frais payés d'avance	12,541	11,979
	921,939	1,112,561
Immobilisations, au coût (note 3)	1,469,715	1,514,583
Moins: amortissement accumulé	735,208	720,488
	734,507	794,095
	$ 1,656,446	$ 1,906,656

PASSIF

À court terme		
Créditeurs et charges à payer	$ 282,846	$ 267,349
Somme due au Canada au titre des crédits parlementaires	186,468	385,000
Obligation en vertu des contrats de location-acquisition (note 4)	71,558	65,917
Tranche à court terme des indemnités courues de cessation d'emploi	14,188	27,416
	555,060	745,682
À long terme		
Indemnités courues de cessation d'emploi	728,576	681,399
Obligation en vertu des contrats de location-acquisition excluant la tranche à court terme (note 4)	448,899	520,457
	1,177,475	1,201,856
	1,732,535	1,947,538

CAPITAL D'APPORT ET DÉFICIT

Capital d'apport	845,503	771,971
Déficit	(921,592)	(812,853)
	(76,089)	(40,882)
Approuvé par l'Administration:		
	$ 1,656,446	$ 1,906,656

Président

Membre

Secrétaire

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des résultats
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1984

	1984	1983
Revenus		
Droits de pilotage	$ 5,826,312	$ 5,452,895
Intérêt et autres revenus	32,798	27,394
	5,859,110	5,480,289
Charges		
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	2,969,199	2,713,842
Bateaux-pilotes, frais d'exploitation	1,801,874	1,699,109
Traitements et prestations du personnel	391,148	305,508
Transport et déplacements	239,173	210,728
Services professionnels et spéciaux	174,731	158,819
Location	131,662	119,395
Services publics, fournitures et approvisionnements	75,888	81,387
Amortissement	73,686	78,364
Intérêt des contrats de location-acquisition	48,651	54,033
Communications	61,837	55,304
	5,967,849	5,476,489
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	$ (108,739)	$ 3,800

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1984

	1984	1983
Solde au début de l'exercice	$ 812,853	$ 816,653
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	(108,739)	3,800
Solde à la fin de l'exercice	$ 921,592	$ 812,853

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du capital d'apport
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1984

	1984	1983
Solde au début de l'exercice	$ 771,971	$ 771,971
Crédits parlementaires pour financer les		
Additions aux immobilisations	1,974	-
Paiements de capital des contrats de location	71,558	-
	73,532	-
Solde à la fin de l'exercice	$ 845,503	$ 771,971

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de l'évolution de la situation financière
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1984

	1984	1983
Provenance des fonds:		
Exploitation		
Bénéfice net (perte)	$ (108,739)	$ 3,800
Rajustements pour tenir compte des éléments n'exigeant pas de sortie de fonds		
Augmentation des indemnités courues de cessation d'emploi, trache à long terme	75,330	90,036
Amortissement	73,686	78,364
Gain lors de l'aliénation d'immobilisations	(333)	(1,336)
Fonds provenant de l'exploitation	39,944	170,864
Produit de l'aliénation d'immobilisations	3,220	2,554
Crédits parlementaires	73,532	-
Total de la provenance des fonds	116,696	173,418
Utilisation des fonds:		
Obligations en vertu des contrats de location-acquisition	71,558	65,917
Diminution des indemnités courues de cessation d'emploi, tranche à long terme	28,153	81,636
Additions aux immobilisations	16,985	16,960
Total de l'utilisation des fonds	116,696	164,513
Augmentation du fonds de roulement	-	8,905
Fonds de roulement au début de l'exercice	366,879	357,974
Fonds de roulement à fin de l'exercice	$ 366,879	$ 366,879

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 1984

1. **Nature des activités**

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a été constituée le 1er février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans des eaux canadiennes précises. De plus, la Loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables, permettant à l'Administration d'en tirer un profit qui, augmenté de fonds d'autres sources, permettra l'autofinancement de ses opérations.

2. **Conventions comptables importantes**

(a) Crédits parlementaires

Habituellement, les déficits d'exploitation et les dépenses en capital, calculés selon la méthode de la comptabilité de caisse, sont récupérés à même les crédits parlementaires. Lorsque l'Administration reçoit des crédits qui dépassent ces montants, elle les inscrit au bilan sous le passif à court terme à la rubrique "Somme due au Canada au titre des crédits parlementaires".

(b) Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et il est fondé sur la durée de vie utile estimative suivante des immobilisations:

Bâtiments	20 ans
Bateaux-pilotes	20 ans
Bateaux-pilotes sous location-acquisition	25 ans
Mobilier et matériel	10 ans

(c) Capital d'apport

Les montants représentant les valeurs attribuées aux éléments d'actif transférés du Canada à l'Administration en 1972, plus le coût des immobilisations et les paiements de capital des contrats de location-acquisition financés à même les crédits parlementaires sont inscrits comme capital d'apport.

(d) Contrats de location-acquisition

L'Administration loue trois bateaux-pilotes du Canada selon des contrats de financement à long terme en vertu desquels elle assume les droits de propriété des bateaux et les obligations connexes. Conséquemment, les contrats de location sont considérés comme des achats et le fraction "capital" du loyer est capitalisée et amortie sur la durée de vie utile estimative des bateaux. Le passif correspondant est réduit de la fraction "capital" du loyer et l'intérêt est imputé aux dépenses de l'exercice visé.

(e) Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au régime sont exigées à la fois de l'employé et de l'Administration. Les cotisations au titre du service courant sont imputées aux dépenses de l'exercice en cours. Les cotisations au titre du service antérieur sont imputées aux dépenses au moment où elles sont versées et sont généralement réparties sur le nombre d'années de service qu'il reste aux pilotes avant leur retraite.

(f) Indemnités de cessation d'emploi

Les employés de l'Administration ont droit à des indemnités de cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs conventions collectives et leurs conditions d'emploi. L'élément de passif que représentent ces indemnités est inscrit aux comptes dès que les employés commencent à les accumuler.

3. **Immobilisations**

	1984			1983
	Coût	Amortissement accumulé	Net	Net
Terrains et bâtiments	$ 1,450	$ 1,000	$ 450	$ 450
Bateaux-pilotes	378,490	269,603	108,887	131,857
Bateaux-pilotes loués en vertu de contrats de location-acquisition	964,000	389,600	574,400	612,960
Mobilier et matériel	125,775	75,005	50,770	48,828
	$1,469,715	$735,208	$734,507	$794,095

4. **Contrats de location-acquisition**

L'Administration loue trois bateaux-pilotes en vertu de contrats de financement à long terme. Le loyer exigé aux termes des contrats est le suivant:

	1984	1983
Contrat de location à 9 3/8%, échéant en avril 1991, comportant des paiements annuels (capital et intérêt) de $54,785	$383,500	$438,285
Contrat de location à 8%, échéant en octobre 1989, comportant des paiements annuels (capital et intérêt) de $31,077	155,382	186,459
Contrat de location à 8%, échéant en novembre 1989, comportant des paiements annuels (capital et intérêt) de $31,077	155,382	186,459
Total des paiements de location	694,264	811,203
Moins: montant représentant l'intérêt	173,807	224,829
Montant du capital des contrats de location-acquisition	520,457	586,374
Moins: tranche à court terme	71,558	65,917
Montant du capital des contrats de location-acquisition excluant la tranche à court terme	$448,899	$520,457

Voici un tableau des paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-acquisition venant à échéance en octobre 1989 et en avril 1991:

	1984	1983
Exercice se terminant le 31 décembre		
1984	-	$116,939
1985	116,939	116,939
1986	116,939	116,939
1987	116,939	116,939
1988	116,939	116,939
1989	116,939	116,939
Total des paiements exigibles après 1989	109,569	109,569
Total des paiements minimums exigibles	$694,264	$811,203

À l'échéance de ces contrats, l'Administration peut, si elle le désire, acheter chaque bateau pour la somme de $1.

5. **Régime de retraite**

En vertu de la Loi sur le pilotage, les pilotes peuvent choisir de devenir des employés de l'Administration et faire compter leurs années de service antérieur comme période ouvrant droit à une pension en vertu de la Loi sur la pension de la Fonction publique. Lorsque les pilotes choisissent de racheter, aux fins du régime de pension, leurs années de service antérieur, l'Administration est tenue de verser une cotisation égale à celle de l'employé. Les dépenses relatives aux cotisations pour service antérieur se sont élevées à $19,234 en 1984 ($23,989 en 1983). Au 31 décembre 1984, le montant estimatif des cotisations non capitalisées pour les années de service antérieur de ces employés était d'environ $152,000 ($176,000 au 31 décembre 1983). Ces cotisations seront comptabilisées sur le nombre d'années de service qu'il reste aux pilotes avant leur retraite ou en fonction des conditions de rachat en vigueur, le montant le moins élevé étant retenu.

6. **Opérations entre apparentés**

La Garde côtière canadienna, par l'intermédiaire de ses Centres de gestion du trafic maritime en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve, fournit gratuitement à l'Administration des services d'expédition des pilotes.

7. **Impôt sur le revenu**

Conformément aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu, l'Administration n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

8. **Données comparatives**

Certaines données de 1983 ont été reclassifiées conformément à la présentation adoptée pour 1984.

9. **Événement postérieur à la date du bilan**

Un navire, qui était conduit par un pilote breveté à l'emploi de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, s'est échoué le 17 janvier 1985 et a, par la suite, coulé. Il n'y a eu aucune perte de vie.

Selon la direction et le service du contentieux de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, et comme l'indique l'article 29 de la Loi sur le pilotage, l'Administration ne peut être, de quelque manière, tenue responsable de cet accident et aucune provision n'a été inscrite aux comptes à ce titre.

À la date des présents états financiers, aucune réclamation n'a été établie, aucune responsabilité n'a été attribuée et il est impossible d'établir le montant estimatif des pertes éventuelles découlant de l'accident.

10. **Éventualités**

Le 14 juin 1984, un navire, conduit par un pilote breveté de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, a causé des dommages en heurtant un pont à Newcastle, au Nouveau-Brunswick.

Le pilote a été cité en justice à la suite de cet accident. En vertu de l'article 30 de la Loi sur le pilotage, le montant des dommages-intérêts qu'il peut être tenu de payer ne peut dépasser mille dollars.

Selon la direction et le service du contentieux de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, et comme l'indique l'article 29 de la Loi sur le pilotage, la responsabilité de l'Administration n'est aucunement engagée en cette affaire et, par conséquent, aucune provision n'a été inscrite aux comptes à ce titre.

ZONES DE PILOTAGE

Le tableau qui figure ci-dessous indique toutes les zones de pilotage situées dans les eaux canadiennes se trouvant dans les provinces de la Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et de l'Ile-du-Prince-Edouard et autour de celles-ci, y compris les zones situées dans les eaux de la Baie des Chaleurs dans la province de Québec, ainsi que le nombre de fois où l'on a fait appel aux services d'un pilote dans lesdites zones en 1980, en 1981, en 1982, en 1983 et en 1984.

Nouvelle-Ecosse	**1980**	**1981**	**1982**	**1983**	**1984**
Halifax	4398	4609	3858	4377	4971
Canso	915	943	1016	893	821
Sydney	543	546	437	483	435
Bras d'Or	249	227	171	173	235
Pugwash	155	153	178	96	124
Autres zones de la N.-E.	115	154	163	155	146
Nouveau-Brunswick					
Saint John	2720	2452	1923	1836	1812
Miramichi	214	417	236	196	214
Restigouche	219	209	196	218	195
Autres zones du N.-B.	52	62	55	43	40
Terre-Neuvre					
St. John's	3100	2679	1999	2126	1985
Holyrood	117	111	103	95	65
Clarenville	47	33	24	29	25
Come by Chance	8	2	4	3	2
Humber Arm	357	364	304	287	264
Stephenville	33	65	89	115	107
Bay of Exploits	375	287	260	243	261
Ile-du-Prince-Edouard					
Charlottetown	224	218	211	197	185
Summerside	55	28	55	78	50
Autres zones du Ile-du-Prince-Edouard	13	6	9	24	13
Quebéc					
Chandler	43	61	52	52	70
Zones côtières et autres zones portuaires	476	306	274	274	305
	14428	13932	11617	11993	12325